

EXPERIENCIAS Y ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD COTIDIANA DE MUJERES ANTE SITUACIONES DE INEQUIDAD EN EL GRAN RESISTENCIA Y GRAN CORRIENTES

Laura Alcalá

Instituto de Investigación para el Desarrollo Territorial del Hábitat Humano- UNNE/CONICET
<https://orcid.org/0000-0003-0700-5296>
lau_alcala@hotmail.com

Ezequiel Ledesma

Instituto de Investigación para el Desarrollo Territorial del Hábitat Humano- UNNE/CONICET
<https://orcid.org/0000-0002-5007-3115>
ledes.arq@hotmail.com

DOI: <https://doi.org/10.59047/2469.0724.v10.n12.44099>

Resumen

Este trabajo analiza las condiciones de movilidad a las que se enfrentan en su vida cotidiana, mujeres que habitan el Área Metropolitana del Gran Resistencia y Gran Corrientes (AMGR-GC) y cuyas actividades se desarrollan fundamentalmente en el área central de Resistencia (ACR). En este territorio, la movilidad está condicionada por determinadas inequidades territoriales, por déficits en la red vial y en los servicios de transporte público (TP). En el caso de las mujeres, su movilidad se encuentra afectada además por otras condiciones específicas como ciertas formas de violencia y de desigualdades de género que se suscitan en el espacio público, las que deben sortear en sus viajes cotidianos como paso necesario para realizar sus actividades laborales, de estudio, de cuidado, de ocio. A partir de resultados obtenidos en entrevistas y grupos focales realizados a mujeres de entre 20 y 58 años, ofrece una caracterización de sus experiencias de movilidad y de las estrategias que desarrollan para superar dificultades y riesgos que deben afrontar en el espacio público.

Palabras clave: Movilidad, Ciudad, Mujeres, Miedos

Fecha recepción: 05 de enero de 2024

WOMEN DAILY MOBILITY EXPERIENCES AND STRATEGIES IN THE FACE OF INEQUALITY SITUATIONS IN GRAN RESISTENCIA AND GRAN CORRIENTES

Abstract

This work analyzes the mobility conditions faced by women who live in the Metropolitan Area of Gran Resistencia and Gran Corrientes (AMGR-GC) and carry out their daily lives activities mainly in the central area of Resistencia (ACR). In this territory, mobility is conditioned by territorial inequalities, deficits in the road network and in public transport services (PT). In the case of women their mobility is also affected by other specific conditions, such as certain forms of violence and gender inequalities that arise in public spaces, which they must overcome in their daily trips as a necessary step to carry out their work, study, care and leisure activities. Based on results obtained from interviews and focus groups with women between 20 and 58 years old, we offer a characterization of their mobility experiences and the strategies they develop to overcome the difficulties and risks they face in public spaces.

Keywords: Mobility, City, Women, Fear

Fecha aceptación: 03 de junio de 2024

Introducción

La movilidad en la vida urbana contemporánea constituye un derecho fundamental, facilita la accesibilidad a lugares donde satisfacer las necesidades y deseos de la vida cotidiana. Si bien la satisfacción de una necesidad depende de múltiples factores y no se resuelve con el acceso al sitio donde se brinda un bien o presta un servicio, las alternativas de las que dispone una persona para moverse y acceder a estos, amplía las oportunidades para lograrlo. Esto repercute en su calidad de vida: tiempos y esfuerzos destinados a viajes, afectación física y emocional según las condiciones de confort y de seguridad con que estos se realizan.

Desde una perspectiva de derechos, la movilidad posibilita el ejercicio de otros derechos, “sin movilidad asegurada los otros derechos (salud, educación, justicia, entre otros), no podrían ser ejercidos” (Amar, 2011, p.35). La disponibilidad de condiciones seguras y equitativas de movilidad, sin ningún tipo de discriminación, resulta esencial para superar problemas de injusticia espacial frecuentes en ciudades donde no existe una distribución homogénea de equipamientos, bienes y servicios y se convierte en un objetivo central para el logro de ciudades más justas e inclusivas.

Este trabajo analiza las condiciones de movilidad a las que se enfrentan en su vida cotidiana, mujeres que habitan el Área Metropolitana del Gran Resistencia y Gran Corrientes (AMGR-GC) y cuyas actividades se desarrollan fundamentalmente en el área central de Resistencia (ACR). En este territorio, la movilidad está condicionada por determinadas inequidades territoriales, por déficits en la red vial y en los servicios de transporte público (TP). En el caso de las mujeres, su movilidad se encuentra afectada además por otras condiciones específicas como ciertas formas de violencia y de desigualdades de género que se suscitan en el espacio público, las que deben sortear en sus viajes cotidianos como paso necesario para realizar sus actividades laborales, de estudio, de cuidado, de ocio.

La investigación se centra en la percepción de quienes se mueven y en sus experiencias de viajes. Busca conocer las prácticas de movilidad en relación a los modos de vida urbanos actuales, revalorizar la experiencia del sujeto, el significado personal y cultural de la movilidad; la tensión entre quien se mueve y las condiciones ofrecidas por la ciudad (Urry, 2005), no sólo aquellas relativas a su estructura y materialidad física sino relativas al espacio público como construcción social (Delgado, 2007). Este tipo de abordajes se diferencia de los tradicionales, centrados en los viajes direccionales de origen-destino orientados a ofrecer soluciones de transporte más eficientes desde el punto de vista económico, atendiendo a aspectos como velocidad, eficiencia y fiabilidad (Miralles Guasch, 2002; Gutiérrez, 2012, Suboticki, et al., 2021).

La movilidad cotidiana de las mujeres en el AMGR-GC está atravesada por dificultades que se les presentan por su condición de género. Esto les exige esfuerzos añadidos y supone una disminución de sus libertades y la vulneración de su integridad psicofísica. Nos interesa mostrar determinados patrones identificados en sus movimientos, sus interacciones sociales, lo que les ocurre en sus desplazamientos e inmovilidades, las relaciones con quienes comparten de manera aleatoria y efímera su presencia en las calles, las estrategias que desarrollan para superar las dificultades que se les presentan.

Antecedentes

Las experiencias de movilidad de las mujeres son estudiadas desde la década de los 60 en los EEUU, especialmente a partir de encuestas sobre TP y uso del tiempo (Law, 1999). Esta perspectiva de género, interesada por los patrones de movimiento de las mujeres, visibilizó prácticas y experiencias diferenciales respecto de los varones (Jirón & Zunino, 2017). También surgieron tempranos análisis sobre las experiencias de movilidad segura en relación a las actividades dispuestas a lo largo de las calles, los horarios, la congregación de personas y las convergencias de miradas como los realizados por Jane Jacobs en los 60 en Nueva York (Jacobs, 2015).

A partir del S. XXI, surgen estudios sobre la movilidad cotidiana por tareas de cuidado íntimamente asociados a los estudios de género, por ser tareas que recaen mayoritariamente en las mujeres, siendo importantes las

contribuciones en Europa de Sánchez de Madariaga (2009) y Zucchini (2015) y en América Latina las de Gutiérrez (2012) y Jirón (2017).

Jirón y Zunino (2017), señalan que en las últimas décadas en las investigaciones se identifican dos corrientes: una busca conocer cómo el género da forma a la movilidad, focalizándose en el modo en que éste crea, refuerza o cambia patrones de movilidad cotidiana, mientras la otra busca comprender de qué manera la movilidad da forma al género, preocupándose principalmente sobre cómo el proceso de movilidad/inmovilidad permite visibilizar las relaciones de poder cambiantes insertas en las relaciones de género.

En Argentina, existen antecedentes de investigaciones desarrolladas por Gutiérrez & Pereyra (2018) a partir del análisis de los resultados de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria de Origen –Destino (realizada en el marco del Proyecto de Transporte Urbano en 10 Áreas Metropolitanas de la Argentina entre 2008 y 2013), que permitieron conocer: que las mujeres caminan más que los varones, que son las principales usuarias del TP y de taxis o remises, que su movilidad resulta más lenta, costosa y condicionada y que tales características se agravan en sectores de población con menos recursos económicos

Se dispone también de datos cuantitativos producidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial que indican otras diferencias en la movilidad en relación al género. A partir de estos sabemos que más del 70% de las licencias emitidas para conducir automóviles y motovehículos corresponden a varones; que la mayoría de las víctimas de los siniestros viales (el 42 %) corresponde a población joven de entre 15 y 34 años y que, del total de víctimas fatales de motociclistas del país, el 79% corresponde al sexo masculino (ANSV, 2019).

En Latinoamérica, cobran fuerza estudios que abordan la violencia de género en la movilidad, incluido el acoso y abuso sexual en medios de TP. Los trabajos coinciden en destacar a la inseguridad como aspecto central y singular que moldea las prácticas de movilidad y las experiencias de las mujeres en la vía pública. El espacio público no es neutro, está desarrollado por y para los varones y son las mujeres las que desde una posición subordinada deben desplegar estrategias y mecanismos para alcanzar sus objetivos cotidianos. Esta situación diferencial, respecto de los varones, resulta en una disminución de su libertad y autonomía, y se incrementa de noche, en espacios mal iluminados, deteriorados o poco transitados. La seguridad resulta un factor central en la planificación y concreción de sus movimientos. El Informe “*Violencia contra las mujeres en el espacio público. La inseguridad de la que nadie habla*” realizado por MuMaLá (2017) constituye un importante antecedente en este sentido respecto de 11 ciudades argentinas estudiadas, entre las que se encuentra la ciudad de Corrientes, no así Resistencia.

Marco Teórico

La libertad de movimiento constituye uno de los derechos fundamentales de la vida urbana contemporánea y un factor esencial para el logro de ciudades más justas e inclusivas. Toda persona, cualquiera sea su condición de edad, género, condición psicomotriz o socioeconómica, debería disponer de alternativas adecuadas para salvar las distancias que la separan del sitio donde desea concretar el objetivo de sus viajes y para sortear los obstáculos materiales e intangibles que se presentan en el territorio. La ausencia de estas condiciones representa una situación de inequidad que atenta contra el derecho a la ciudad. (Naciones Unidas, 2017)

Andrea Gutiérrez (2012) diferencia entre: *condiciones materiales objetivas* de la esfera pública, constituida por todas aquellas infraestructuras y servicios de transporte disponibles en una ciudad en un determinado momento y la localización de las actividades y de la población en el territorio; *condiciones consideradas posibles* para sí, por quien necesita moverse, valoraciones atravesadas por cuestiones materiales e inmateriales que devienen de la construcción social del espacio, su dotación de sentido y su apropiación; y *condiciones efectivas* en las que se concreta el viaje. Esta distinción permite reconocer factores que operan en la percepción subjetiva de quienes se mueven y que los lleva a considerar como posibles solo algunas de las alternativas disponibles según el horario del día, el sector de la ciudad del que se parte y al que se desea llegar y en función de la o las actividades a desarrollar al final o a lo largo del viaje.

La valoración de estos factores incide en la concreción de un viaje, pero también en determinadas ocasiones en la decisión de no realizarlo. Esta valoración antecede todo viaje, se reevalúa a lo largo de éste y se resignifica con posterioridad a su concreción. Cada viaje se convierte así en una nueva experiencia que incide en la planificación de futuros viajes.

Toda experiencia de movilidad se produce en la interacción con otros en el espacio público. La calle es escenario de agregaciones constantes de personas desconocidas, entre las que existen ciertas pautas culturales que modelan relaciones que se reactualizan incesantemente. Configuran así, sociedades instantáneas donde el reconocimiento e interpretación visual de los otros incide en los comportamientos (Delgado, 2007). La movilidad cotidiana en el espacio físico o material de la ciudad constituye una experiencia urbana, inestable, que se produce a la vez que es producida en el marco de las relaciones públicas establecidas con los demás (Lefebvre, 2013 y 2017).

Entre los principales aspectos que orientan las formas de relacionarse y de concebir a las personas, está la identificación de la *expresión de género*, es decir, cómo cada persona construye y expresa su género al mundo (Preciado, 2014). Como se analizará más adelante, la primera y más inmediata identificación en el espacio público es la expresión de género, poco sabemos de quienes se mueven junto a nosotros y, sin embargo, ese primer reconocimiento dispara una serie de presunciones atribuibles al género que coloca a cada persona en una situación social respecto de los otros.

En el marco de una sociedad heteropatriarcal, la identificación visual de rasgos físicos atribuibles a las mujeres las convierte inmediatamente en sujetos pasibles de situaciones que diferencian su experiencia en el espacio público respecto de los hombres. Una de estas diferencias será la experimentación de miedos que condicionan su movilidad y limitan sus actividades cotidianas en la ciudad. Una sociedad inclusiva es la que maximiza la posibilidad de movilidad, la que facilita la multiplicación de contactos que permiten satisfacer las necesidades y deseos cotidianos, (Urry, 2002) pero cuanto más inseguro se considera el mundo circundante menos se intenta circular o permanecer en él (Kessler, 2009), en consecuencia, menores son las relaciones concebidas como posibles por las mujeres.

Metodología

Los datos analizados en este trabajo fueron producidos en grupos focales y entrevistas en profundidad realizadas entre 2022 y 2024 a 15 mujeres de entre 20 y 58 años que residen en el AMGR-GC y que concentran gran parte de sus actividades cotidianas en la ciudad de Resistencia. Se trata de una muestra intencional, no probabilística, cuya selección se realizó dentro de los ámbitos de trabajo de los autores como parte de una instancia exploratoria en el marco del proyecto de investigación: Espacio Público y Movilidad Cotidiana en el Gran Corrientes y Gran Resistencia, PI UNNE 22C001.

Las entrevistadas fueron mujeres de clase media, sin necesidades básicas insatisfechas, en su mayoría estudiantes o profesionales con 1 o más actividades laborales, 4 de ellas con infancias u otras personas a su cargo. Las entrevistas fueron semiestructuradas, con el fin de flexibilizar la inclusión de cuestiones originalmente no previstas (Guber, 2004; Achilli, 2005). Esta flexibilidad fue gestionada en el marco de un guión organizado en 3 momentos con objetivos específicos: el primero destinado a recabar información sociológica básica (edad, ocupaciones / actividades que realizan: barrio de residencia, y a conocer si estos habían cambiado en el tiempo). El segundo, orientado a reconstruir sus movimientos cotidianos, modo en que lo hacían, los factores que incidían en la elección del medio de movilidad y la definición espacial de sus viajes, así como a identificar las variaciones operadas en el tiempo según cambiaron sus lugares de residencia y sus actividades cotidianas. El tercero, centrado en profundizar sobre sus experiencias de movilidad, sus sensaciones, significaciones y valoraciones particulares, así como en sus percepciones sobre la movilidad de los otros en la ciudad. En los 3 momentos se utilizaba como soporte una imagen satelital del AMGR-GC donde se ayudaba a localizar en el territorio los destinos y movimientos referidos.

Los comentarios expresados en las entrevistas fueron retomados y discutidos en relación directa con hechos concretos que ayudaron a mejorar su comprensión y evidenciarlas. Así, determinadas sensaciones expresadas de miedo o de vulnerabilidad, por ejemplo, quedaron ligadas a situaciones específicas vividas cotidianamente. En este sentido, y próximos a un “enfoque etnográfico” (Guber, 2016: 16) esta pesquisa buscó conocer los hechos desde el punto de vista de las protagonistas. Sus discursos y acciones tienen para esta investigación una relevancia excepcional para explicar los hechos. Sin embargo, vale reconocer que las interpretaciones que surgen de tales experiencias son el resultado de su diálogo con teorías en las que se apoyan los investigadores para problematizarlas y volverlas inteligibles (Guber, 2016).

Con la misma metodología se realizaron 2 grupos focales que propiciaron la discusión entre las participantes. Esto permitió dinamizar el intercambio de ideas, identificar experiencias similares, coincidencias en las estrategias desarrolladas en sus movilidades y saturar algunos hallazgos.

ID	Entrevistas	Formación	Lugar de Residencia	Actividad Laboral	Otras actividades mencionadas	Modos de movilidad habituales
1	Mary (27 años)	Arquitecta	B° UNNE, calle Toledo	Gestión de salón de fiestas propio Av. Edison y Alberdi. Empleada en Negocio de diseño y venta de muebles de cocina. (Autovía Nicolás Avellaneda)	Compras cotillón en área central Resistencia	A pie- Bici-TP-Conduce auto del novio y camioneta de la empresa
2	Camila (27 años)	Estudiaba Abogacía, UNNE, Ctes. Estudia Programación (virtual)	Villa Altabe (casa de la mamá) y B° Judicial (casa del papá)	Desempleada	Gimnasio, Psicólogo, Vaper Shop	A pie- Conduce auto madre- TP-Uber
3	Valentina (26 años)	Estudia Cs. Exactas- Campus UNNE, Corrientes	Actual: Villa Altabe, (próx. Av. Sarmiento) Anterior: B° La Ligura (próx. Av. 9 de Julio)	Actual: Clases virtuales particulares Anterior: Niñera en casa de familia, B°La Liguria		A pie- TP-Conduce auto madre-Remise/Uber
4	Mariana (25 años)	Estudia Cs. Económicas- Campus UNNE, Resistencia	Actual: Villa Libertad Anterior: B° Santa Catalina	Anterior: Call Center (Av. 9 de Julio cerca calle 8) y Pizzería La Isla	Padle	Bici- Auto pareja (como acompañante)

				(Obligado y San Lorenzo) Actual: Call Center y Pizzería (Ayacucho y Pellegrini)		
5	Valeria (50 años)	Arquitecta	Área Central Resistencia (prox. Escuela Normal)	Docente Fac. de Arquitectura y Fac. Ingeniería, UNNE	Tareas de cuidado como madre de 3 hijos. Tareas de cuidado de su padre	Auto
6	Florencia (30 años)	Arquitecta	Actual: Villa Centenario (Calle Toledo) Anterior: Corrientes	Becaria CONICET- Docente Fac. de Arquitectura, UNNE	Natación en Club Universitario y en el río en Corrientes los fines de semana	A pie - Auto pareja (como acompañante) - TP (Chaco-Ctes)
7	Maian (27 años)	Estudia Arquitectura - Campus UNNE, Resistencia	Actual: Regiardo y Monteagudo Anterior: B° Mujeres Argentinas	Instituto Provincial de Desarrollo y Vivienda del Chaco Adscripta y Becaria, UNNE		Bici
8	Maia (24 años)	Estud. de Arquitectura - Campus UNNE, Resistencia	Área Central Corrientes	Adscripta, UNNE		TP (Chaco-Ctes), Remise/Uber
9	Euge (24 años)	Estudia Arquitectura - Campus UNNE, Resistencia	Av. Maipú, Corrientes	Adscripta, UNNE		TP (Chaco-Ctes), Remise/Uber
10	Iara (24 años)	Estudia Arquitectura - Campus UNNE, Resistencia	Calle 4, proximidad Av. Piacentini	Dibujante en Estudio de Arquitectura Adscripta UNNE		A pie - TP

11	Corina (40 años)	Lic. En Trabajo Social	Actual: Colonia Benítez Anterior: B° Santa Inés	Actual: Instituto de cultura del Chaco y Fac. Arquitectura, UNNE Anteriores: múltiples	Tareas de cuidado: - Fútbol hijos en (Margarita Belén) -Abuela (Villa Altabe)	Auto - Remis y TP (cuando se les descomponen el auto)
12	Indiana (27 años)	Lic. En Artes Combinadas	Villa Centerio	Actual: IPRODICH (Terminal de Omnibus, Rcia) y Docencia en Tecnicaturas Anterior: Empleada de Comercio (RN11)		Moto y TP
13	Norma (50 años)	Capacitadora	B° Los Teros	Recicladora Urbana, Fundación Sembrando Conciencia	Capacitaciones y talleres en distintos lugares	Bici y Moto
14	Berta (58 años)	Estudiante Tecnicatura	Fontana	Ama de Casa	Tareas de cuidado: hijos y madre	A pie y TP
15	Noel (43 años)	Arquitecta	Barranqueras	Becaria CONICET- Docente Fac. de Arquitectura, UNNE	Tareas de cuidado: 2 hijos	Moto y Auto

Tabla 1. Perfil de las entrevistadas. (Fuente: elaboración propia)

Las entrevistas registradas en audio y notas digitales, fueron desgrabadas en textos que se transcribieron en tablas de doble entrada, organizadas a partir de conceptos e intereses propuestos originalmente en la investigación y de situaciones y categorías emergentes de las experiencias de las entrevistadas. Esta sistematización permitió ordenar e integrar la información, identificar continuidades y contrastes entre discursos y categorías, así como reconstruir historias y situaciones de forma colectiva.

Si bien las experiencias de 15 mujeres no resultan ni pretenden ser estadísticamente representativas del universo de mujeres que habita y transita este territorio, esta pesquisa buscó antes que una acabada representatividad una significatividad de los hechos. Los resultados fueron contrastados con datos producidos en instancias previas de investigación y con la observación participante en el tránsito de la ciudad. Esto exigió continuos ejercicios de reflexividad (Guber, 2004, 2016) y vigilancia epistemológica (Bourdieu y Wacant, 2009) al reconocernos como producto a la vez que productores de ese mismo conjunto de situaciones y relaciones viales que buscamos comprender. Esta triangulación de datos es la que nos habilita a presentar las conclusiones finales de este trabajo.

El territorio del AMGR-GC y la movilidad cotidiana de 15 mujeres

El territorio del AMGR-GC está constituido por los municipios conurbados de Resistencia, Fontana, Barranqueras y Puerto Vilelas, y otras localidades próximas como Colonia Benítez y Margarita Belén en la Provincia del Chaco y los Municipios de Corrientes, Santa Ana y Riachuelo en la Provincia de Corrientes entre los que existen estrechas relaciones laborales, comerciales, educativas y recreativas.

Este territorio interurbano, alcanza aproximadamente 1.000.000 de habitantes, distribuidos de manera equiparable a ambos lados del río Paraná. Las ciudades de Resistencia y de Corrientes ejercen una fuerte centralidad en sus respectivos territorios provinciales y una centralidad compartida en el AMGR-GC, con ofertas similares y complementarias en términos de infraestructuras, equipamientos y servicios.

Escindidas por el límite físico del río Paraná, el funcionamiento entre ambos aglomerados depende de un único punto de conexión inaugurado en 1973, el puente interprovincial Gral. Manuel Belgrano. Esta infraestructura reviste vital importancia funcional interurbana y para la integración regional del norte argentino y este-oeste del Mercosur. En los últimos años su capacidad resulta insuficiente en horas pico y en ocasión de incidentes viales, cuando se generan largas retenciones con trastornos para la población de ambas ciudades y para el transporte de carga de larga distancia.

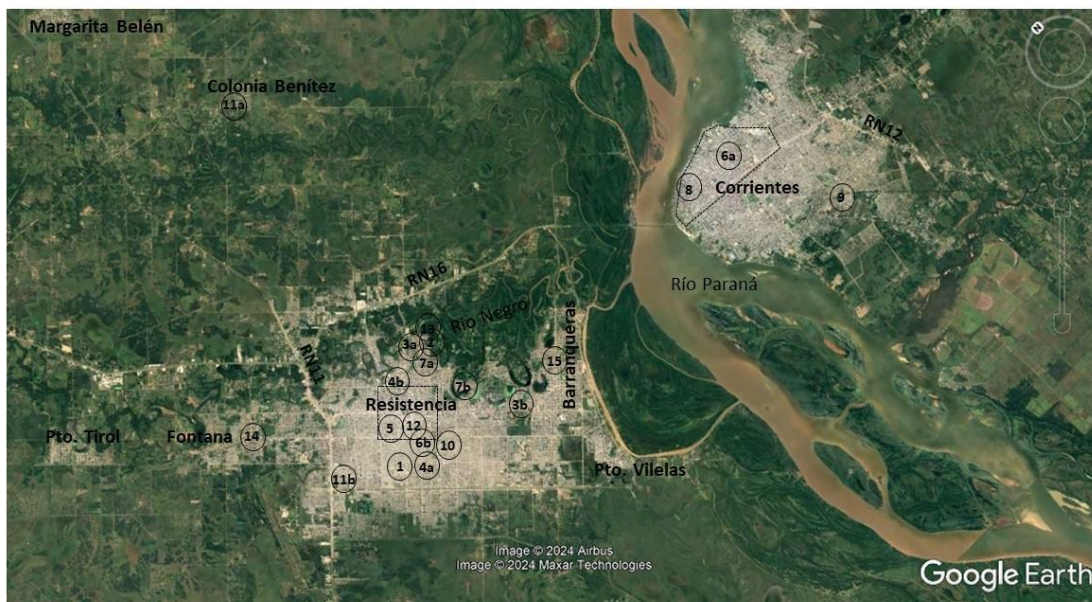


Figura 1. Localización de los lugares de residencia de las entrevistadas en el AMGR-GC. En línea de puntos Área Central de Resistencia (ACR) y Área Central de Corrientes (ACC). **Fuente:** Elaboración propia en base a Google Earth.

La ciudad de Resistencia donde las entrevistadas resuelven la mayor parte de sus necesidades cotidianas, presenta un cuadrante fundacional de manzanas regulares de 100 x 100 m y calles de 20 m de ancho, a partir del cual la ciudad creció respetando una estructura de chacras de 1000 m x 1000 m. Esta unidad espacial define una macromalla de avenidas de 30 m de ancho que se extiende sobre un territorio de mínimas pendientes, cuyos accidentes naturales más significativos son el curso del río Negro y su sistema de lagunas y paleo causes (Alcalá & Scornik, 2015). Esta red de avenidas sumada a las Rutas Nacionales 11 y 16 y a las pocas vías que ofrecen puentes sobre el río Negro constituyen el principal sistema de conexión metropolitana en un territorio urbano que

se extiende al norte y al sur de este río, abarcando una comarca extensa de límites indefinidos, con ocupaciones y usos de suelo discontinuos, débilmente conectados entre sí.

El área central de Resistencia (ACR), alberga las principales sedes gubernamentales, el mayor número de equipamientos educativos y de salud, de sedes bancarias, la principal oferta comercial y recreativa. El servicio de TP (exclusivamente de colectivos) refuerza esta centralidad funcional al privilegiar las conexiones de los distintos municipios y de los barrios periféricos de Resistencia con ésta. Lo mismo ocurre con los servicios de TP interprovinciales que conectan las ciudades de Corrientes y Resistencia, siendo una excepción el Municipio de Barranqueras servido por una de estas líneas (Romero Machuca, 2021).

La vida cotidiana en este territorio plantea situaciones disímiles según la dependencia de los barrios al ACR y de la accesibilidad a ésta. Existen zonas residenciales que no cuentan con comercios ni servicios de proximidad, y tampoco con equipamientos básicos para la resolución de distintos tipos de necesidades cotidianas.

Sin embargo, las movilidades reconocibles dan cuenta de una apropiación mucho más extensa y compleja del territorio, que no necesariamente pasan o tienen como destino final al ACR sino que encadenan distintas “estaciones” (Sánchez de Madariaga, 2009). En general, se trata de viajes que no exceden un radio de 30km y que presentan dificultades que los singularizan. Fuera del ACR y de determinados barrios que comparten similares características urbanas como mixtura funcional, diversidad social, concurrencia, calidad material y ambiental del espacio público, la movilidad a pie se ve condicionada por el mal estado o la inexistencia de veredas y por la monofuncionalidad y desolación de los tejidos “sin ojos mirando hacia la calle” (Jacobs, 2015, p. 30).

Si bien el sistema de calles y avenidas del AMGR cuenta con anchos suficientes para gestionar integralmente la movilidad y la adecuación ambiental y climática, las veredas no siempre están urbanizadas, presentan discontinuidades, carecen de arbolado y de iluminación, además de discurrir entre plantas bajas pasivas o con muros ciegos. Esto hace que las entrevistadas desistan de moverse a pie, aún en distancias cortas por sentirse expuestas a condiciones de inseguridad en calles vacías, o por las incomodidades de caminar bajo el sol.

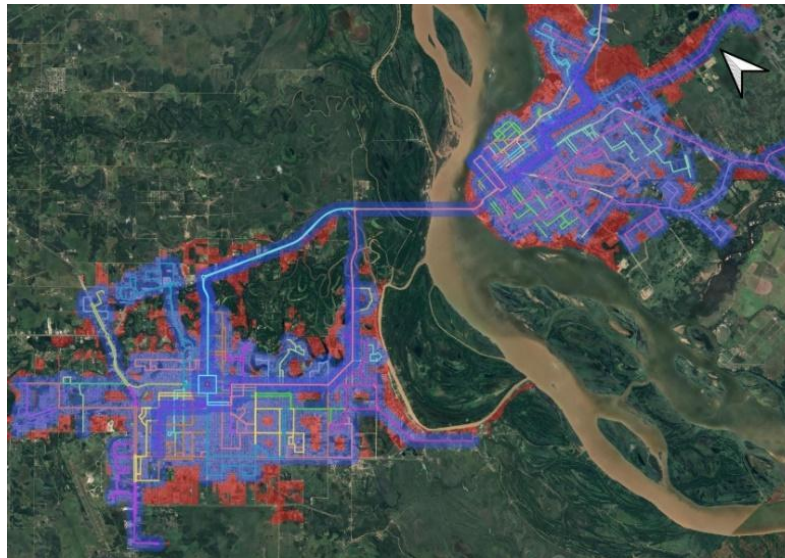


Figura 2. Servicio de transporte público urbano e interurbano AMGR-GC considerando un *buffer* de 300m a ambos lados de los recorridos. En rojo áreas sin servicio. **Fuente:** Romero Machuca, 2021.

El servicio de TP no cubre todos los barrios, y no existe la posibilidad de realizar combinaciones entre diferentes líneas con un mismo boleto. A estas limitaciones las usuarias añaden las bajas frecuencias, impuntualidades, o cambios aleatorios de recorridos, así como problemas en los espacios de espera donde se sienten vulnerables a robos y desprotegidas ante inclemencias climáticas. Estas condiciones las impulsan a resolver sus movilidades

cotidianas en auto, motocicleta o remises. El elevado número de motovehículos que circulan por las calles es un rasgo característico del AMGR. Las estadísticas anuales de la Cámara de Fabricantes de Motovehículos (CAFAM) ubican al Chaco de manera consecutiva entre las 4 provincias argentinas que registran mayor número de patentamientos de motos de 2014 a 2023.

El tránsito en el AMGR fue descrito de manera recurrente por las entrevistadas como caótico. Manifestaron la percepción compartida de “ausencia de reglas” y de una inversión de prioridades: “el vehículo más grande pone la trompa primero”, “nadie te cede el paso” (Camila). La movilidad de acuerdo a sus expresiones: “se padece”. De este modo, intentan evitar las calles que consideran más riesgosas y esta percepción cambia según el tipo de movilidad y de horarios.

En esta ciudad, como en otras del nordeste argentino, la jornada de trabajo y comercial se divide en dos horarios, matutino y vespertino. Durante la siesta y hasta la reactivación general de la actividad alrededor de las 5 de la tarde, la vida urbana se repliega a los espacios interiores y la presencia de personas en las calles disminuye considerablemente. En ese lapso, a plena luz del día, las calles les generan temores, asociados al robo y al acoso o abuso, al igual que la noche.

Complejidad, multimodalidad y miedos

Las entrevistas permitieron dimensionar la complejidad de la movilidad como objeto de estudio, una unidad de análisis en permanente cambio a lo largo de la trayectoria de vida de una misma persona. No sólo varían los motivos que originan sus movimientos, sino que estos se reconfiguran en función de las condiciones materiales e inmateriales de las áreas urbanas donde desarrollan sus vidas, de los servicios de TP disponibles, de los horarios, del clima, así como de las condiciones en que deben moverse (solas, acompañadas, con o sin bultos o equipajes) y de sus propias capacidades.

A partir de las entrevistas identificamos una serie de patrones de comportamiento en las estrategias cotidianas de movimiento de las mujeres y en la planificación y concreción de sus viajes. Estos responden a ciertas percepciones compartidas sobre los espacios y sobre las condiciones en que deben resolver sus desplazamientos. El espacio público no sólo presenta características intrínsecas de materialidad física, sino también referidas a normas, costumbres y pautas culturales, prioridades que se hegemonizan desde el Estado y desde la cuota de poder ejercida por cada sujeto en la interacción con los demás transeúntes.

Ellas perciben el espacio público donde concretan sus viajes cotidianos como un ámbito hostil. Reconocen condiciones materiales que consideran deficitarias y experimentan miedos frente a lo que perciben como amenazas permanentes. De manera recurrente expresaron temor a chocar o ser chocadas, a sufrir robos o daños físicos a causa de arrebatos, a sufrir manoseos, a ser objeto de miradas o expresiones obscenas, o de agresiones verbales y expresiones intimidatorias producidos la mayoría de las veces por varones (bocinazos, gestos, gritos condenatorios). Estos miedos fueron explicados a partir de sus propias experiencias o de experiencias vividas por mujeres cercanas a ellas.

La percepción que tienen las mujeres del espacio público pone al descubierto el enorme peso relativo que alcanzan las condiciones subjetivas en la concreción de sus movilidades cotidianas, al punto de realizarlas de un modo diferente al que hubiesen preferido, de asumir mayores costos económicos e incluso de desistir realizar viajes para evitar riesgos. Así, con frecuencia se desiste de caminar, de ir en bicicleta en tramos cortos o en TP y se decide pagar más y hacerlo en remise o uber a cambio de mayor seguridad. Valentina comentó por ejemplo: “me encanta caminar, me iría caminando al centro y me da bronca no poder hacerlo, pero prefiero evitar que me roben de nuevo”.

Las entrevistas revelaron la complejidad de las actividades cotidianas contemporáneas, por su multiplicidad y dispersión en el territorio: estudio, dos o más trabajos, tareas de cuidado, otras actividades. Y plantearon la

imposibilidad de clasificar a las personas según un único modo de moverse. Este varía en función del propósito del viaje, la prisa, el horario, las características de los puntos de partida y de destino, del tipo de actividad a desarrollar, el contexto (si se encuentran solas o acompañadas), así como también de acuerdo a las alternativas de movilidad disponibles. En todos los casos, la elección del modo de movilidad resultó estar en estrecha vinculación con aquel que se percibe más seguro según las circunstancias.

Las entrevistas mostraron además que la manera de moverse varía según los días (laborales o feriados) y a lo largo del tiempo. Las entrevistadas refirieron a cambios en sus costumbres de acuerdo al barrio donde residieron, al tipo de actividades desarrolladas y en función de las edades y actividades de otras personas a su cargo. Esto advierte, sobre la transitoriedad de las prácticas de movimiento que se reconfiguran a lo largo de las trayectorias de vida. Una de las entrevistadas explicó, por ejemplo, cómo toda su vida se había movido en bicicleta, incluso cuando sus hijos eran pequeños y podía llevarlos a la escuela, pero luego cuando ellos se hicieron más grandes debió pasarse a la moto porque “ya no podía cargarlos y tampoco esta ciudad está preparada para que un chico de 8 o 10 años pueda ir solo en bici a la escuela” (Norma).

Al reflexionar sobre los cambios operados, las entrevistadas refirieron a los servicios de TP que disponían en cada lugar de residencia, a las características del espacio público para moverse a pie, a las distancias y al modo de movilidad que les insumía menos tiempo. Las condiciones objetivas se significaron a la luz no sólo de la disponibilidad de alternativas sino también de los miedos que daba moverse en cada barrio y de las dependencias que les generaba: “debía regresar antes de que se haga de noche” manifestaba Iara que vivía sola y no contaba con alguien que saliera a esperarla; “debían acompañarme hasta la parada”; “me esperaban cuando llegaba el colectivo” comentaban Valentina, Maia y Eugenia al describir sus viajes a la Universidad; “si salía de noche debía buscar un lugar donde dormir porque a esa hora ya no hay coles”, explicaba Maia respecto de sus salidas los fines de semana.

En sus experiencias de movilidad identificamos tres tipos de miedos: 1- Miedo a resultar víctima de robo; 2- Miedo a ser abusadas o acosadas; y 3- Miedo a participar en un incidente vial. Estos miedos se presentan de forma conjugada, con intensidades que fluctúan según: momento del tránsito, horario, tipo de actividad en las calles, presencia o ausencia de otras personas, condiciones ambientales, niveles de iluminación, y según las percepciones particulares del riesgo que asocian a cada modo de movilidad. Las experiencias relatadas mostraron aspectos y valoraciones que se reiteraron como comunes y otros que se identificaron como específicos de cada modo, lo que permite explicar las razones que inciden en su elección según las circunstancias. Para ser fieles a estos hallazgos, sintetizamos a continuación las principales experiencias y valoraciones manifestadas, organizándolas según los modos de movilidad referidos.

Movilidad peatonal. Para las entrevistadas, el caminar -primera y más universal de las formas de desplazamiento de la cual dependen los otros modos de movilidad y la concreción misma de la accesibilidad- fue significado de tres formas diferentes. Por un lado, el “salir a caminar” en tanto actividad física, usualmente llevado a cabo en lugares (parques, plazas, boulevares) y momentos específicos, que les ofrecen condiciones de agrado y sensación de seguridad para hacerlo. Llegar a estos espacios les exige otras movilidades que resuelven también a pie, o en combinación con medios motorizados propios, motocicleta o automóvil.

Por otro lado, el “moverse a pie” como modo de desplazamiento que permite salvar las distancias entre lugares para desarrollar actividades cotidianas. Este tipo de caminatas, son reducidas a tramos cortos y conocidos, en función no tanto del esfuerzo físico exigido o de las condiciones climáticas, sino principalmente de la sensación de inseguridad percibida. El miedo a ser víctimas de robos y a ser acosadas surgió como factor elemental en el modelado de esta práctica: condicionando sus circuitos y horarios. Un miedo recurrentemente referido fue a cruzarse con varones o grupos de varones, situación que se experimenta como incómoda y riesgosa, asociada a miradas, contactos, gestos, expresiones verbales no deseadas.

La sola perspectiva de enfrentarse a estas situaciones lleva a desistir del tercer tipo de caminatas, el “salir a caminar” como paseo, sin rumbo fijo, solas o con alguna amiga, caminar y conversar libremente. Las entrevistadas

refirieron a esta práctica como una posibilidad de disfrute perdido después de la adolescencia, que se añora y se desearía recuperar, siendo uno de los sueños más anhelados expresados al finalizar las entrevistas.

En relación al caminar, aun cuando todas las entrevistadas fueron mujeres con capacidades físicas para moverse autónomamente, consideraron con especial atención el estado de las veredas. Las valoraron negativamente por resultarles incómodas y peligrosas, mencionaron sus irregularidades, discontinuidades, la ausencia de rampas, entre otras barreras físicas. En sus experiencias peatonales destacaron también el lugar marginal percibido al cruzar las calzadas frente a los otros modos de movilidad, principalmente los motorizados. Significaron esta situación como injusta, incómoda y peligrosa, no como excepcional, sino como cotidiana, común, generalizada y difícil de cambiar.

El caminar fue asociado también a los intervalos que intermedian el cambio de movilidades: los tiempos de espera para tomar colectivos y las transiciones que posibilitan el acceso final a los destinos, es decir, aquellos desplazamientos a pie que siguen o anteceden al uso de otros medios de movilidad. Estas situaciones fueron valoradas como peligrosas por el grado de exposición que representan frente a la acción de otros transeúntes, en momentos cuando por ejemplo se está abriendo la puerta del domicilio o se camina desde la parada del TP hasta el hogar. Aun cuando las distancias a las paradas sean cortas este trayecto resulta definitorio para el uso del TP al punto de limitar la autonomía de las usuarias a la posibilidad de acompañamiento. (ver Figura 3)

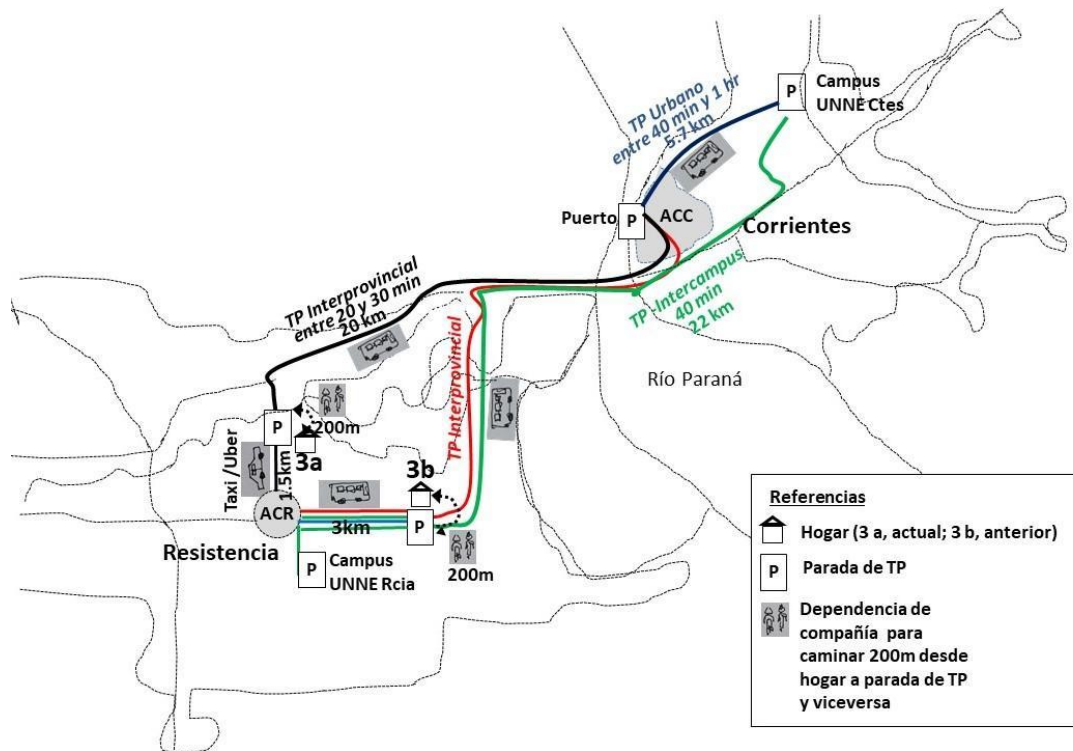


Figura 3. Movilidad por estudio y hacia ACR. Variaciones según lugar de residencia de una misma entrevistada. **Fuente:** Elaboración propia.

Movilidad en transporte público. Todas las entrevistadas manifestaron ser o haber sido usuarias de TP, algunas de forma habitual otras, de forma más esporádica. Todas valoraron negativamente este servicio en estas ciudades, por las esperas prolongadas y la incertidumbre que genera no saber a qué hora pasa el colectivo, o si pasa. El confort durante el viaje, fue otra variable considerada, mencionaron falta de espacio, incomodidades físicas, calor, olores desagradables.

Cuando constituye una opción, el colectivo es valorado como un viaje seguro, su cabina ofrece un interior protector que aísla a sus pasajeros de las condiciones exteriores. Esta sensación de seguridad se amplifica con la copresencia de otros pasajeros, personas más o menos desconocidas, que representan una posibilidad de ayuda. Sin embargo, esta misma situación de compartir un espacio cerrado junto a desconocidos, también es significada negativamente. La insuficiencia del servicio provoca en ocasiones la sobrecarga de pasajeros por unidades y se debe viajar de pie, manteniendo distancias mínimas que suelen reducirse hasta el contacto físico. Según las entrevistadas, estas situaciones suelen ser aprovechadas por varones para generar aproximaciones corporales no deseadas. Inversamente, otra configuración del miedo se percibe en los viajes con pocos pasajeros, generalmente de noche o de siesta, cuando la cabina representa un encierro que las aísla junto a potenciales agresores.

El espacio interior del colectivo lejos de asegurar una experiencia certera resulta entonces un ámbito intensificador tanto del sentimiento de seguridad como de inseguridad según las circunstancias cambiantes y a veces difíciles de predecir. Esta incertidumbre fue asociada, por ejemplo, a los viajes en los primeros colectivos durante las mañanas de sábados y domingos, movilidades relacionadas a las actividades de ocio nocturnas: “el tema de los primeros coles de la mañana es que no sabés tampoco cómo vienen, puede estar lleno de gente, ser seguros, o van borrachos haciendo desastre, gritando, o sos vos y otros dos tipos, y te da miedo” (Euge).

Las entrevistadas manifestaron la mayor insatisfacción respecto de este modo de movilidad, durante la noche. La interrupción del servicio a la madrugada, dificulta o imposibilita considerarlo una opción para resolver salidas nocturnas los fines de semana, e incluso durante días hábiles para la vuelta a casa cuando las actividades laborales o de cuidado finalizan con posterioridad al horario del servicio. Corina explicaba por ejemplo: “el último cole a Benítez sale a las 22 y a veces estás en el pediatra todavía...”

Las esperas en las paradas de colectivo fueron otro de los aspectos señalados como negativos. Se reconocen como situaciones de inmovilidad peligrosas, principalmente por exponerlas a “que pase cualquiera y te haga lo que quiera” como dijera Norma. La materialidad del refugio si bien es valorada positivamente por brindar algún tipo de protección a la intemperie, también es problematizada como una situación espacial y de inmovilidad que funciona como una suerte de enmarcación que las expone aún más: “estás ahí con tus cosas, parada, quieta y parece que les decís a los chorros: acá estoy, vení, robame” (Norma).

La incertidumbre sobre la duración de la espera en estas situaciones fue un sentimiento compartido por las entrevistadas, no sólo por los peligros sino también por la falta de certeza respecto a los horarios del servicio, lo que afecta la administración de sus propios tiempos para realizar otras actividades. Algunas explicaron que disponer de esta información les permitiría reducir el tiempo de espera y el de exposición en la calle: “si sé bien a qué hora pasa, espero en casa lista y salgo justo con el tiempo que me lleva caminar hasta la parada si no, tengo que salir mucho antes por las dudas para llegar a horario” (Valentina). Si bien, dos de las entrevistadas indicaron que el uso de una nueva aplicación para teléfonos inteligentes proporcionada por la provincia para brindar información sobre los servicios de TP introdujo mejoras, señalaron que su uso exige disponer de dicho dispositivo y del servicio pago de internet dado que las paradas carecen de *wifi* gratuito y supone también una mayor exposición al robo. Otro problema señalado fue la exigencia de conocimientos específicos para utilizar esta aplicación.

Movilidad en motocicleta. El uso de motovehículos constituye la forma de movilidad privada más frecuente entre la población local. De acuerdo a los datos anuales acumulados del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor actualmente existe 1 motovehículo cada 2,5 hab. en el Chaco. Entre las entrevistadas 3 utilizan motocicletas y otra manifestó que lo haría si dispusiese de una. En términos positivos, este medio de movilidad es considerado por ellas como ágil, económico y práctico, sobre todo frente a las condiciones actuales del tránsito y del espacio vial en esta ciudad. La moto fue valorada también por los bajos costos de compra y mantenimiento que exige, por su capacidad de carga y por su tamaño reducido que permite transitar con mayor holgura y estacionar en espacios estrechos, en los que los automóviles no entran. En las entrevistas, los aspectos negativos fueron vinculados a la situación de exposición directa al entorno, “no tener cabina” como dijera Indiana en una

comparación naturalizada con el automóvil. Las entrevistadas manifestaron estar expuestas de forma directa a las inclemencias del clima, a la suciedad de la calle, y reconocieron a la velocidad como un efecto intensificador de estas condiciones.

En el marco de estas sensaciones de exposición, el principal miedo referido fue nuevamente a resultar víctimas de un robo, no tanto al estar en movimiento, sino durante situaciones de inmovilidad. Así, comentaron la acción común de tratar de no detenerse en los semáforos de siesta, de noche o en calles en las que se sienten inseguras ante la posibilidad que alguien pueda aprovechar la detención para arrebatarse alguna de sus pertenencias o, en el peor de los casos, para subirse y tomarles la moto en marcha.

Otro miedo reiterado fue el de participar en un incidente vial. Las motociclistas se reconocieron vulnerables ante automóviles, colectivos y otros cuerpos viales de cabina y mayor volumen. En relación a la inseguridad vial explicaron que padecen un estrés permanente al sufrir aperturas intempestivas de puertas, giros y cierres de camino sin preaviso por parte de colectiveros y automovilistas. Noel refirió por ejemplo cuando un colectivo arrancó su espejo retrovisor. Advirtieron además sobre el estado material de las superficies de rodamiento: los baches, las grietas, los desniveles en las calzadas entre otras discontinuidades que intervienen en la producción de incidentes viales, que condicionan sus formas de conducir, de definir los recorridos y de elegir la posición en la calzada. Si bien estos aspectos fueron señalados por el conjunto de entrevistadas, en la experiencia de las usuarias de motocicletas y de bicicletas el estado de las calzadas cobró mayor relevancia. Indiana comentó “intento memorizar la ubicación de los pozos que ya conozco en las calles porque los días de lluvia no los ves y es muy peligroso”.

Movilidad en automóvil. Cuando las entrevistadas hablaron del automóvil refirieron a su experiencia como conductoras y no tanto como acompañantes de otras personas. El auto fue valorado positivamente por su velocidad, por la posibilidad de realizar viajes sin implicar esfuerzos físicos, y también por la capacidad de carga. De forma más o menos explícita los discursos de las entrevistadas respecto al automóvil se centraron en torno a la situación especial que produce su cabina, la posibilidad de aislamiento respecto de las situaciones externas, sean estas climáticas o las acciones de otras personas. La cabina permite gestionar las condiciones ambientales internas que hacen a la comodidad (temperatura, sonido, iluminación). El automóvil resulta una suerte de cápsula que les permite salir a la calle, pero en un estado de aislamiento de situaciones indeseadas. “Podría venir a trabajar en bici, pero a esa hora me da miedo salir del barrio, por eso vengo en auto (...) me siento protegida, segura dentro del auto” comentó Mary.

En este modo de movilidad el principal miedo referido fue la posibilidad de sufrir un incidente vial, con los consecuentes daños materiales y de vidas. Las entrevistadas reconocieron que sus formas de conducir son en parte activamente modeladas por las prácticas de los motociclistas. “Voy atenta tratando de adivinar qué movimientos puede hacer la moto que va adelante”. “Freno en las esquinas, aunque vaya por derecha porque las motos no frenan, cruzan sin mirar” (Mary). Estas son relaciones viales que por lo general se explican en términos de conflictos y tensión constantes por el uso del espacio y por las lógicas para utilizarlo. Las tensiones que les genera conducir en este contexto las lleva a elegir caminos alternativos menos transitados, aunque se encuentren en mal estado. “Siempre que no llueva vengo por el camino viejo de Benítez y la defensa con tal de evitar la ruta” (Corina).

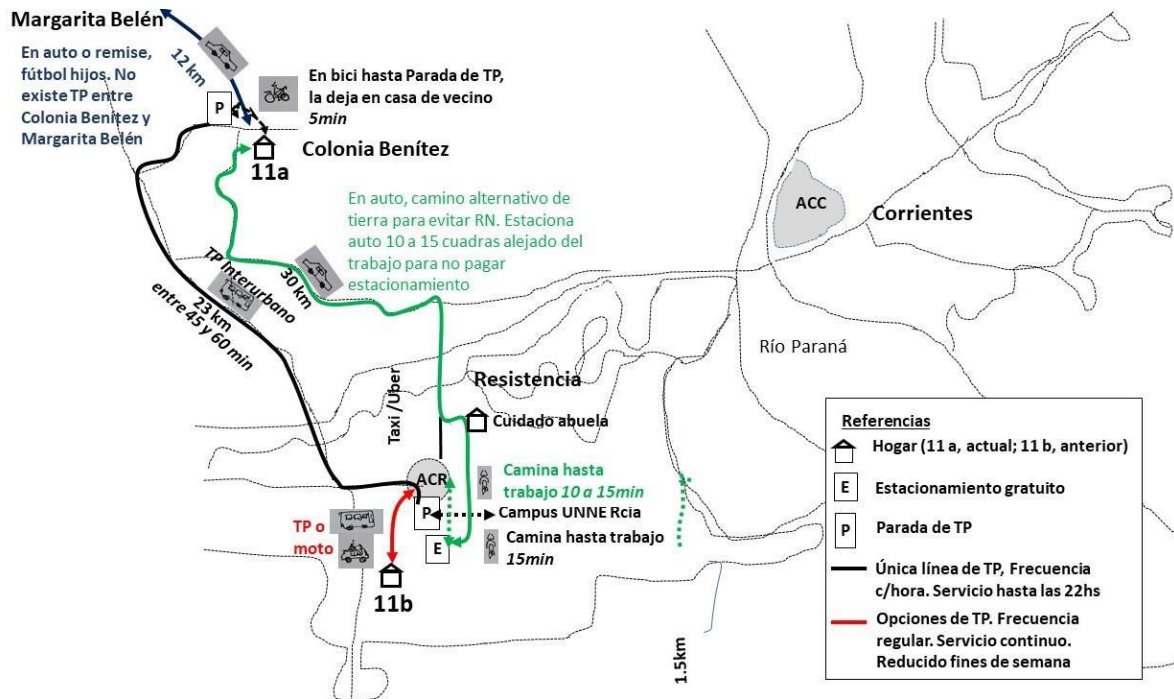


Figura 4. Movilidad laboral y de cuidado. Variaciones según lugar de residencia de una misma entrevistada. **Fuente:** Elaboración propia

Este modo de movilidad, cuando se dispone de un auto, es el preferido para el transporte de los hijos. Noel explicó que si bien la moto le resulta más práctica para realizar el conjunto encadenado de actividades diarias cuando debe transportar a sus hijos por seguridad lo hace en auto. El auto implica costos de estacionamiento en el ACR que no siempre se pueden asumir. Corina para evitarlo estaciona a unas 15 cuadras de su lugar de trabajo. (ver Figura 4)

Movilidad en taxis o remises. El automóvil aparece también como un medio de movilidad utilizado por las entrevistadas como pasajeras. Un servicio de viaje pago y particular, en un auto conducido por otra persona. Este tipo de servicios fue considerado cómodo por ser otra la persona que lidia con el tránsito, pero también como un viaje costoso e inseguro al propiciar una situación de aislamiento junto a una persona desconocida. El conductor, en general varón, se constituye como objeto de miedo al entenderlo como potencial agresor, el que además puede gestionar de acuerdo a sus intereses las variables de la experiencia del viaje: inhabilitar la apertura de puertas, elegir el recorrido y las paradas. Frente a estas situaciones de inseguridad aparece una categoría derivada y corregida, la del “remis de confianza”. Varias de las entrevistadas manifestaron contar con: “uno que todos en mi familia conocemos hace muchos años, (...) igual, no podés dejar de estar atenta nunca” (Maia). Así, la figura del conductor es reformulada positivamente, pero los estados de alerta y desconfianza aparecen como continuos en estas relaciones.

Para las entrevistadas, el remis constituye un modo de movilidad que permite completar o suplir la falta o insuficiencia del TP, una opción de viaje más costosa, pero de mayor disponibilidad a cualquier hora del día en áreas centrales y pericentrales no así en determinados barrios de la periferia a los que no ingresan en horarios nocturnos. Si bien el viaje en colectivo es valorado como más seguro y económico, los desplazamientos a pie hacia y desde las paradas cuando no son seguros, resultan decisivos para desistir de su elección. En estos casos, para no cancelar los viajes, estos se reformulan en remis, taxi o, desde hace un tiempo, mediante el uso de Uber, Didi, entre otros servicios de transporte particulares mediados por aplicaciones móviles.

Uber y Didi. La oferta de estos servicios de movilidad mediados por aplicaciones -popularizados en la región hacia el año 2022- fue considerada entre las entrevistadas como una alternativa similar a la anterior, pero que ofrece mejores condiciones de seguridad al disponer de datos sobre el conductor, el coche, el costo y el recorrido

del viaje con anticipación. La posibilidad de contar con este conocimiento previo contribuye a controlar las ansiedades e incertidumbres. En esta forma de movilidad, la aplicación que concreta el contacto entre la oferta y demanda, y realiza el cobro, modela también el relacionamiento entre pasajeros y conductor: exige de ambos la exposición de cierta información personal, una fotografía de rostro, número de patente y modelo de automóvil, la calificación de pasajeros anteriores y expone al conductor a una valoración del servicio brindado posterior al viaje. Las entrevistadas destacaron también que este servicio resulta certero y práctico de contratar y más económico que los remises.

Movilidad en bicicleta. En coincidencia con un espacio público que no ofrece bicisendas más que en algunos tramos de unas pocas avenidas, la bicicleta resultó ser el medio de transporte menos utilizado entre las entrevistadas, dos de ellas la utilizan para su movilidad cotidiana, y otras dos, solo para hacer actividad física. Como experiencia de movilidad la bicicleta fue relacionada de forma negativa al esfuerzo físico, a la exposición al clima y a los comportamientos de otros transeúntes, a la incomodidad e inconveniencia de llegar transpirada a la actividad por realizar, también en relación a su limitada capacidad de carga. Entre sus ventajas en cambio, se reconocieron sus dimensiones, las que - en forma similar a las motos- ofrece amplia flexibilidad en espacios de circulación y de guardado. Las entrevistadas refirieron también a su bajo costo, no tanto de adquisición como sí de mantenimiento.

La movilidad ciclista junto a la peatonal, fueron significadas como las experiencias más vulnerables en el contexto vial de estas ciudades. Las ciclistas recordaron las intenciones de algunos motociclistas de tocarlas en movimiento o la caída de la bicicleta al recibir el tirón de un peatón que intentaba arrancarles la riñonera. Manifestaron también sentirse vulnerables y en situación desventajosa compartiendo el espacio de movimiento con vehículos de mayor porte y potencia, como automóviles, motocicletas y colectivos. Refirieron a una suerte de regla implícita que define el dominio vial del más potente, veloz y de mayor volumen. Frente a estas condiciones, algunas de las entrevistadas explicaron utilizar la bicicleta solamente para viajes que reconocen como no muy lejanos.

Estrategias de movilidad

Como resultado de las entrevistas realizadas se identificaron también una serie de estrategias que estas mujeres ponen en práctica, de cuidados de autoprotección y de regulación de sus movimientos y en redes de sororidad, haciendo uso solidario de las tecnologías de la información y comunicación disponibles. Estas son estrategias de adaptación que, agudizando un estado de alerta permanente, les permiten superar las experiencias traumáticas vividas en el espacio público y continuar resolviendo su movilidad cotidiana en situaciones urbanas que perciben como de total desprotección e indefensión.

Después de comentar las situaciones críticas experimentadas en sus tránsitos las entrevistadas expusieron sus formas particulares de sobrellevar la calle, de mantenerse a salvo afuera. Las definimos como estrategias por tratarse de acciones premeditadas frente a situaciones problemáticas, que son realizadas de forma activa con el fin de sentirse más seguras y cómodas durante sus viajes. Gestos, acciones concretas y conscientes que planifican, consideran, gestionan o producen: “para disminuir las posibilidades que nos pueda pasar algo, para poder andar” (Valentina).

Al igual que los miedos, estas estrategias no están presentes todo el tiempo, fluctúan en combinaciones y se presentan como un repertorio de adaptaciones que se despliegan según se consideren necesarias o posibles. La lista de estrategias que se presenta a continuación no llega a agotarlas, tampoco pretende definir las con precisión, solamente indica un conjunto de acciones y situaciones identificadas que, en red, componen un dispositivo de seguridad producido por las mismas mujeres para mejorar su seguridad durante sus prácticas de movilidad en la ciudad.

Planificación estratégica de los viajes cotidianos antes de realizarlos. Si bien la mayoría de los viajes de las personas resultan de una planificación previa, para las entrevistadas esta instancia es reiteradamente referida como

una actividad concreta, acostumbrada y relevante: se evalúan distintas variables y se diseña la secuencia del viaje por realizar, los movimientos y tiempos. Al planificar resulta recurrente la repetición de circuitos y situaciones conocidas o experimentadas previamente. Esto persigue la posibilidad de encontrarse con lo conocido, y con ello, reducir las posibilidades de situaciones imprevistas que puedan resultar peligrosas o incómodas de resolver.

En estas instancias de previaje las entrevistadas comentaron priorizar la elección del modo de movilidad a partir de considerar los horarios, de evaluar los medios disponibles, pero también, a partir de las personas que deben acompañar o asistir, de los elementos a cargar, o de los requerimientos de las actividades de destino: “no podés llegar transpirada por eso opto por ir en auto y no caminando” (Mary); “mis hijos se hicieron grandes y ya no los puedo llevar en bici entonces el auto se queda donde están los chicos” explicó Corina en referencia al coche compartido con su pareja.

Elección contextualizada de indumentaria y accesorios. Las entrevistadas manifestaron condicionar su vestimenta y los accesorios a usar dependiendo de las situaciones que previsiblemente atravesarán en sus viajes. Estas adecuaciones van desde elegir ropa que pueda resultar menos provocativa a la mirada sexualizante de los varones hasta evitar usar carteras o mochilas por miedo a facilitar situaciones de robo, o respecto a poder usarlas solamente si se cuenta con un automóvil. Alguna de ellas refirió también considerar el tipo de peinado: “evito usar el cabello recogido porque es más difícil que así te agarren” (Mariana).

Entre las consideraciones previas de la indumentaria suele aparecer la estrategia de buscar disimular la expresión de género para evitar ser identificadas como mujeres. Al menos tres de las entrevistadas comentaron elegir tipos de vestimenta y hasta posturas corporales para disimular sus rasgos femeninos o para simular ser varones. El cubrimiento del pelo largo y la cara con la capucha de una campera, el uso de un calzado unisex como una zapatilla, puede desmarcarlas como mujeres por ejemplo arriba de una moto, convertirlas en la posibilidad de ser un varón, lo que en ciertas situaciones las ayuda a sentirse más seguras: “al menos, si piensan que sos un chico, van a dudar más antes de hacerte algo” (Norma).

Aviso de movimientos y geolocalización. Ya en situación de viaje, una de las estrategias que las entrevistadas expresaron con mayor frecuencia fue la de mantenerse conectada mediante sus teléfonos celulares con amigas o integrantes de su hogar. Resultaron comunes los pedidos y gestos de avisar cuando se llega a un destino, frecuentemente anunciado por mensaje de texto o de audio con un “llegué” en algún grupo de WhatsApp. Resultó común también compartir la geolocalización mientras se transita un viaje en remis o con un desconocido, como reaseguro de que “alguien sepa donde estás por cualquier cosa” (Maia), o el dar aviso cuando se está próximo a llegar a una parada de colectivo para que alguien vaya a esperarlas, o cuando se está llegando al hogar para que alguien vigile el ingreso del coche al garaje.

Búsqueda de copresencias en el espacio público. Esta estrategia radica en reconocer y tratar de componer junto a otros viandantes una agregación social que sirva de protección temporal. Por ejemplo, ir a tomar un taxi acompañada, o mantenerse cerca de un grupo de personas durante la espera del TP. Las entrevistadas hablaron de “buscar lugares con gente, de evitar lugares desolados, donde no hay nadie que pueda ayudarte” (Euge). La presencia de otras personas brinda sensaciones de mayor seguridad, a partir de reconocerlas no como portadoras de peligro, sino de una vigilancia bien intencionada que permitiría inhibir acciones de otros o asistirles en caso necesario.

Estado de alerta permanente y flexibilidad al cambio de movimientos fue otra de las estrategias identificadas. Varias indicaron la necesidad de estar siempre alertas. “Un estado de atención constante que hay que activar” (Maia) con el fin de percibir potenciales peligros de forma anticipada, y que ellas explican como de excepcional al reconocer el esfuerzo que esto significa. A pesar de la planificación previa, todo viaje se concibe desde la posibilidad de modificarlo y ese estado de alerta es el que permite reconfigurarlo con cambios repentinos como respuesta instantánea a situaciones imprevistas que se evalúan como preferibles de evitar. Así, principalmente en los viajes peatonales o ciclistas, se reitera la estrategia de mantener una atención visual proyectada hacia adelante y atención auditiva respecto de los movimientos y aproximaciones que se perciben detrás. Las motociclistas en

cambio mencionan la necesidad de mantener una atención visual permanente hacia atrás, valiéndose de los espejos retrovisores.

En términos de Kessler (2009) es posible reconocer en este repertorio de estrategias una gestión de la inseguridad basada en acciones defensivas y elusivas que tienen por objeto lograr una sensación de mayor control sobre las amenazas percibidas. Gran parte de estas estrategias se sostienen en la búsqueda de un conocimiento, relacionado a posibilidades de anticipación: conocer los horarios del TP, tener referencias del conductor, datos del vehículo, saber si una calle es oscura y poco transitada, memorizar la localización de los baches, la ubicación de los semáforos. Aunque algunas de estas estrategias sean comunes a la generalidad de viandantes, entre las mujeres resultan de una intensidad, unas combinatorias y una constancia que las destacan como excepcionales y críticas en sus experiencias de movilidad.

Tanto en términos simbólicos como materiales estas estrategias operan de forma semejante: establecen diferencias, imponen divisiones y distancias, elaboran separaciones, multiplican reglas de evitación y exclusión, y restringen los movimientos (Caldeira, 2000). El despliegue de estas estrategias evidencia adaptaciones que las entrevistadas se ven obligadas a producir a partir de situaciones diferenciales y desventajosas de movilidad respecto de las que tienen los varones. Lejos de desactivar las fuentes del miedo, sirven para protegerse de sus efectos. Buscan propiciar mejores condiciones de movilidad, pero no a costa de intervenir en la experiencia de los promotores del miedo, sino a partir de afectar sus propias experiencias.

Reflexiones finales

Las entrevistas realizadas aportaron datos significativos sobre la complejidad y variabilidad de la movilidad que demanda la vida cotidiana de mujeres en edad activa en un territorio urbano como el del AMGR-GC. Si bien las 15 mujeres entrevistadas concentran gran parte de su actividad en el ACR, sus viajes cotidianos mostraron que sus actividades laborales, de estudio, de cuidado, comerciales, se desarrollan en un territorio mucho más amplio, que recorren según sus necesidades, horarios y circunstancias en TP, automóvil, motocicleta, uber, bicicleta o a pie. La diversidad de modos utilizados y de combinarlos, así como la manera en que planifican y concretan sus viajes, exige para su análisis la consideración de diferentes escalas de estudio que ayuden a comprender tanto las complejidades de los desplazamientos más extensos en el territorio como las de la experiencia vivencial directa e inmediata. Así, por ejemplo, pudo reconocerse que las condiciones de acceso seguro a una parada de TP resultan esenciales para la concreción del uso de este servicio, los 200m que median entre un hogar y una parada son los que habilitan el recorrido de 26 km para estudiar en la ciudad vecina.

Al explicar sus prácticas de movilidad cotidiana en el AMGR-GC las mujeres entrevistadas enumeran una serie de dificultades relacionadas con la situación del tránsito, con los déficits del TP, con el estado material del espacio público pero, fundamentalmente, mencionan también distintos tipos de situaciones de peligro, de sensaciones de inseguridad, de incomodidad y de acoso. Las mujeres reconocen sus prácticas de movilidad como esenciales para el desarrollo de sus vidas y obligatorias para el cumplimiento de sus actividades cotidianas. La experimentación de miedos, estrés e incomodidad suponen dificultades que se añaden a un contexto de por sí ya desventajoso, que plantea problemas para la resolución de las necesidades urbanas. Si estas condiciones fuesen distintas, su vida cotidiana sería más fácil, cómoda y segura.

Esto plantea dos tipos de inequidades: una, ligada a lo que en términos de Gutiérrez (2012) podríamos asimilar a las condiciones objetivas de las ciudades que hemos descrito y en este sentido comunes o generalizables al conjunto de habitantes, y otra, que específicamente afecta a las mujeres por el hecho de serlo. Nos referimos a los condicionamientos de distinto tipo que las mujeres deben gestionar para poder moverse y hacer uso del espacio público, que restringen sus posibilidades de elección del modo de movilidad (cuando existen opciones), de elección de recorridos, hasta de cómo vestirse y en qué horarios hacerlo. Un tipo de inequidad que limita un derecho fundamental como lo es el de la movilidad y que afecta como sostiene Amar (2011), el acceso a los otros derechos.

Superar este segundo tipo de inequidad exige a las mujeres esfuerzos extras (“activar un modo especial de atención”) para “salir a la calle”, para aminorar las posibilidades de experimentar situaciones desagradables o de riesgo.

Las entrevistas permitieron visibilizar la extraordinaria flexibilidad y adaptación frente a estas dificultades que desarrollan las mujeres poniendo en práctica distintos tipos de estrategias para superarlas. Sin embargo, resulta significativo que muchas de estas estrategias resultan nuevas limitantes y privaciones: restricción de sus horarios de circulación, reducción de los modos de movilidad considerados posibles para sí, limitación de su autonomía, autoexclusión de espacios dentro del espacio público o reconfiguración de trayectos planeados frente a situaciones concretas como la presencia de un grupo de varones en el camino.

Si bien en la producción y sostenimiento de distintos tipos de miedos experimentados por las entrevistadas (a sufrir un incidente vial, a sufrir arrebatos, a ser violentadas física o psíquicamente) intervienen condiciones objetivas de la ciudad (como la ausencia de alumbrado público, el tipo de diseño y de urbanización de las calles, la inexistencia de mixtura de usos que den vitalidad a los barrios, el tipo de gestión del tránsito, las prácticas viales de los motociclistas, etc.) es significativo el peso relativo de las acciones violentas y de acoso producidas o potencialmente esperables por ellas de parte de los viandantes varones en sus experiencias de movilidad.

La manera en que se resignifican determinados modos de movilidad para las mujeres de acuerdo a cómo experimentan sensaciones de miedo o peligro tanto en situaciones de encierro al interior de las cabinas de un TP como de un remis o en situaciones de inmovilidad como durante la espera del TP, muestran la importancia de considerar las experiencias de viajes porque resultan clave en la concreción de los mismos. Del resultado de las entrevistas emerge también la necesidad de estudiar la movilidad como producto de relaciones sociales actuales e históricas, no se trata sólo de desplazamientos individuales o colectivos entre lugares sino de viajes que se producen en la interacción con otros en el espacio público.

Bibliografía

- Alcalá y Scornik, M. (2015) Movilidad y accesibilidad en el Gran Resistencia. Principales problemas y desafíos. *Transporte y Territorio RTT* (13), 8-35.
<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/1875>
- Amar, G. (2011) *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad*. La Crujía
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2019), *Anuario Estadístico de Seguridad Vial Año 2019*.
https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_ov_anuario_estadistico_2019_final.pdf
- Cámara de Fabricantes de Motovehículos (2023), *Patentamientos motovehículos (2014-2023)*. <https://www.cafam.org.ar/secciones.php?m=11>
- Caldeira, T. (2000) *Cidade de Muros*. Editora 34
- Delgado, M. (2007) *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Anagrama.
- Gutiérrez, A. (2012), ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 21(3), 61-74
- Gutiérrez, A y Pereyra, L. (2018, 23 al 26 de julio) *¿Patrón de género? Un análisis comparado de la movilidad cotidiana en ciudades argentinas*. [Ponencia]. XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano Innovando para repensar en el transporte urbano, Medellín, Colombia.
<https://camilonemo.com/assets/images/research/dataVisualization/plataformaGestionTrnsito/LibroCLATPU2018.pdf>

- Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (2019), La movilidad cotidiana en ciudades argentinas: Un análisis comparado con enfoque de género. *Laboratorio* (29), 143-166. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales. Instituto de Investigaciones Gino Germani.
<https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/laboratorio/article/view/5126>
- Jacobs, J. (2015) *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitan Swing. 5ta Ed.
- Jirón, P. (2017) Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe 405-432 <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/42424>
- Jirón, P. y Zunino, D. (2017) Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Transporte y Territorio RTT* (16), 1-8
- Kessler, G. (2009) *El sentimiento de inseguridad. Sociología del temor al delito*. Siglo XXI.
- Lefebvre, H. (2013) *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Lefebvre, H. (2017) *El derecho a la ciudad*. Capitán Swing.
- Miralles-Guasch, C. (2002), *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto* (1ra ed.). Ariel Geografía.
- MuMaLá (2017) Violencia contra las mujeres en el espacio público. La inseguridad de la que nadie habla. [Informe]. <http://www.diariofemenino.com.ar/documentos/OBSERVATORIO-07.pdf>
- Naciones Unidas (2017), *Nueva Agenda Urbana*. Hábitat III. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol>
- Preciado, B. (2014), *Testo Yonqui. Sexo, drogas y biopolítica*. Paidós.
- Romero Machuca, M. (2021, 3 al 6 de septiembre) El transporte público en la Ciudad de Corrientes. Principales déficits y potencialidades. *XI Encuentro de Geohistoria Regional - IIGHI*. <https://repositorio.unne.edu.ar/handle/123456789/50192?show=full>
- Sánchez de Madariaga, I. (2009), Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. *Ciudad y territorio Estudios Territoriales*, XLI (161-162), 581-597.
<https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75953>
- Suboticki, I. y otros, (2021). Transport and Mobility: A Social Sciences and Humanities annotated bibliography. *Energy-SHIFTS*.
- Urry, J. (2002), Mobility and proximity. *Sociology*, 36 (2), 255- 274.
- Urry (2005). *Sociologie des mobilités: Une nouvelle frontière pour la sociologie?* Armand Colin.